



Bündnis Berliner Straßen für alle

Verteiler

- Senatorin für Wirtschaft, Energie und Betriebe Ramona Pop
- Senatorin für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz Regine Günther
- Verkehrspolitische Sprecher d. Fraktionen CDU, SPD, FPD, LINKE u. Bündnis90/Die Grünen im Abgeordnetenhaus
- Wirtschaftspolitische Sprecher d. Fraktionen CDU, SPD, FPD, LINKE u. Bündnis90/Die Grünen im Abgeordnetenhaus

- per email -

Bündnis Berliner Straßen für alle
c/o Peter Fuchs, PowerShift e.V.
Greifswalder Straße 4
10405 Berlin
tel. 0177-633 4900
Peter.Fuchs@power-shift.de

4. Mai 2021

Gesetz zur Änderung des Berliner Mobilitätsgesetzes u.a. Gesetze

Sehr geehrte Damen und Herren,

für die Beratungen zum o.g. Gesetzesvorhaben möchten wir Ihnen die im Anhang aufgeführten **Vorschläge des Bündnisses Berliner Straßen für alle** mitteilen!

Wir regen ferner die **Anhörung von Vertreter:innen unseres Bündnisses** (über die bisher im Verbändedialog vertretenen Organisationen Changing Cities/VCD Nordost e.V.) sowie von **Prof. Dr. Stefan Klinski** an!

Mit freundlichen Grüßen

Ihr Bündnis „Berliner Straßen für alle!“

i.A. Peter Fuchs
Power Shift e.V.

i.A. Ragnild Sørensen
Changing Cities e.V.

Anhang: Tabelle mit Formulierungsvorschlägen

Formulierungsvorschläge zum geplanten “Gesetz zur Änderung des Berliner Mobilitätsgesetzes und anderer Gesetze”

(auf Basis des Referentenentwurfs vom 30.3.2021)

Vorbemerkung: Es herrscht ein politisch wie gesellschaftlich breiter Konsens, dass der motorisierte Individualverkehr (MIV) nicht weiter zunehmen darf, sondern sich im Gegenteil deutlich verringern muss. Dafür gibt es viele Gründe, u.a. Klimaschutz, Flächenbedarf, Verkehrstote. Das Ziel der Verringerung des MIV wird deshalb ausdrücklich gesetzlich festgeschrieben. Dieses **Ziel muss konkretisiert, d.h. quantifiziert und terminiert** werden, um das erwünschte Ziel tatsächlich zu erreichen. Wir erwarten daher die **Festschreibung klarer Kriterien oder Erfolgsmaßstäbe**, dass die getroffenen Regelungen und auf dieser Grundlage unternommenen Maßnahmen tatsächlich und nachprüfbar die festgelegten Minderungsziele erreichen. Dies muss **kontinuierlich überprüft** werden. Soweit die getroffenen Regelungen und Maßnahmen die definierten Ziele nicht erreichen, müssen sie nachgeschärft werden und/oder neue hinzukommen. Dieser **zwingende Mechanismus ist gesetzlich festzuschreiben**.

Thema/Paragraph	Formulierungsvorschlag
Klimanotlage/ Klimabudget / sektorbezogene Klimaschutz- Verpflichtung	<p>Art. 1 Änderung des Berliner Mobilitätsgesetzes, (7 neu) An § 8 (“Klima- und Umweltschutz”) Absatz 1 wird nach Satz 2 folgender Satz angefügt: “Das Land Berlin richtet die o.g. Maßnahmen an einem Paris-kompatiblen, wissenschaftsbasierten Klimabudget für den Verkehrssektor aus, welches 2022 vorzulegen ist. Anhand dieses Maßstabs werden die Treibhausgasemissionen des Verkehrs regelmäßig überprüft und die Maßnahmen bei festgestellten Defiziten der verkehrsklimapolitischen Zielerreichung angepasst.”</p> <p>Begründung: Der Sachverständigenrat für Umweltfragen (SRU) empfiehlt zur Vermeidung von Ambitions- und Umsetzungslücken beim Klimaschutz die Ausrichtung sektoraler Maßnahmen an einem Paris-kompatiblen wissenschaftsbasierten Klimabudget (Treibhausgasbudget) (SRU 2020). Das BVerfG hat in seinem Beschluss zur Klimaklage vom 24.3.2021 klargestellt, dass “nicht einer Generation zugestanden werden darf, unter vergleichsweise milder Reduktionslast große Teile des CO2-Budgets zu verbrauchen, wenn damit zugleich den nachfolgenden Generationen eine (...) radikale Reduktionslast überlassen und deren Leben schwerwiegenden Freiheitseinbußen ausgesetzt würde.” Art. 20a GG verpflichtet den Staat, die natürlichen Lebensgrundlagen auch in Verantwortung für die künftigen Generationen zu schützen. Laut BVerfG muß zur Erfüllung des Schutzauftrags des Art. 20a GG “eine zu kurzfristige und damit einseitige Verteilung von Freiheit und Reduktionslasten zulasten der Zukunft verhindert werden” und “das knappe CO2-Restbudget hinreichend schonend aufgezehrt” werden, um Zeit für die erforderlichen Transformationen zu gewinnen.</p>
Verbandsklagerecht	<p>§ 25a Verbandsklagerecht auf Verkehrssicherheit</p> <p>(1) Ein nach § 25b anerkannter rechtsfähiger Verein kann, ohne die Verletzung eigener Rechte geltend machen zu müssen, Klage erheben auf Feststellung, dass Behörden des Landes Berlin gegen die Festlegung bzw. Umsetzung von Maßnahmen gemäß § 17 Absatz 3 bzw. § 21 Absatz 2 verstoßen oder verstoßen haben. Gleiches gilt bei einem Unterlassen.</p> <p>Die Sätze 1 und 2 gelten nicht, wenn die behördliche Maßnahme aufgrund einer Entscheidung in einem gerichtlichen Streitverfahren erlassen worden</p>

	<p>oder als rechtmäßig bestätigt worden ist.</p> <p>(2) Eine Klage ist nur zulässig, wenn der Verein durch die Pflichtverletzung in seinem satzungsgemäßen Aufgabenbereich berührt wird und vor Erhebung der Klage die betroffene Behörde über die behauptete Rechtsverletzung informiert und diese nicht binnen drei Monaten nach Zugang der Information Abhilfe geschaffen hat. Im Übrigen gelten die Vorschriften der Verwaltungsgerichtsordnung entsprechend.</p> <p>(3) Solange in einer Sache im Sinne des Absatzes 1 die Klage eines Vereins anhängig ist und soweit über die Sache selbst rechtskräftig entschieden worden ist, kann die Sache von keinem anderen Verein rechtshängig gemacht werden.</p> <p>§ 25b Anerkennung der Verbandsklagefähigkeit</p> <p>(1) Die Anerkennung als verbandsklagefähiger Verein wird auf Antrag erteilt. Sie ist zu erteilen, wenn der Verein</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. nach seiner Satzung ideell und nicht nur vorübergehend vorwiegend Ziele des Umweltschutzes oder der unmotorisiert am Verkehr Teilnehmenden fördert, 2. seinen Sitz in Berlin hat und sich der satzungsgemäße Tätigkeitsbereich auf das gesamte Gebiet des Landes Berlin erstreckt, 3. im Zeitpunkt der Anerkennung mindestens zwei Jahre besteht und in diesem Zeitraum im Sinne der Nummer 1 tätig gewesen ist, 4. die Gewähr für eine sachgerechte Aufgabenerfüllung bietet; dabei sind Art und Umfang seiner bisherigen Tätigkeit, der Mitgliederkreis sowie die Leistungsfähigkeit des Vereins zu berücksichtigen, 5. wegen Verfolgung gemeinnütziger Zwecke nach § 5 Absatz 1 Nummer 9 des Körperschaftsteuergesetzes von der Körperschaftsteuer befreit ist und 6. den Eintritt als Mitglied, das in der Mitgliederversammlung volles Stimmrecht hat, jedem ermöglicht, der die Ziele des Vereins unterstützt. <p>(2) Die Anerkennung wird von der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung für den satzungsgemäßen Aufgabenbereich ausgesprochen; sie gilt für das Land Berlin und ist im Internet zu veröffentlichen.</p> <p>(3) Die Anerkennung ist zurückzunehmen, wenn die Voraussetzungen für ihre Erteilung nicht vorlagen und dieser Mangel auch nach Aufforderung nicht beseitigt wird. Die Anerkennung ist zu widerrufen, wenn eine der Voraussetzungen für ihre Erteilung nachträglich weggefallen ist. Mit der rechtskräftigen Aufhebung der Anerkennung entfallen die Rechte gemäß § 23.</p> <p>(4) Die Anerkennung kann, auch nachträglich, mit der Auflage versehen werden, dass Satzungsänderungen mitzuteilen sind</p>
Wirtschaftsverkehr	
§ 60 Ziel Reduktion	<p>In § 60 Absatz 5 folgende Nummer 4 hinzufügen: “die Zahl von Fahrten, die Zahl und Größe der Fahrzeuge und die Menge der motorisiert gefahrenen Tonnen- und Personenkilometer im Güter- und Personenwirtschaftsverkehr systematisch [wahlweise: bis 2030 um XX Prozent gegenüber heute] reduziert wird.“</p>

	In § 60 im Absatz 6 zwischen “§ 10” und “und” einfügen: “, 11”
flächendeckende Mikrohub bis 2030	<p>§ 62 (5) neu</p> <p>Die für den Verkehr zuständige Senatsverwaltung richtet als ersten Schritt in Zusammenarbeit mit den Bezirken in jedem Bezirk bis 2025 mindestens drei City-Hubs ein. Durch Umwandlung des bisher durch den motorisierten Individualverkehr besetzten Straßenraumes werden attraktive Umschlagplätze und flächendeckend Lieferzonen für kombinierte Verkehre mit Lastenradanteil eingerichtet. Um auf der letzten Meile die Stadtverträglichkeit der Zustellung und eine Fairness im Wettbewerb sicherzustellen, wird dieser Zustellungsabschnitt konzessioniert.</p>
Lieferzonen / Parkflächen	<p>§ 63 (3) Ergänzung kursiv</p> <p>Den Belangen des Wirtschaftsverkehrs soll bei der Planung und Einrichtung von Liefer- und Ladeverkehrsflächen Vorrang gegenüber der Einrichtung von Parkflächen für anderweitige Nutzungen gewährt werden. Dies gilt insbesondere für die im Rahmen der Überprüfung gemäß Absatz 2 identifizierten Schwerpunkträume.</p> <p><i>Insbesondere in Ortsteilzentren und Einkaufsstrassen sind keine Parkflächen für private Kfz (außer Behindertenparkplätzen) vorzusehen. Ausschließlich das Halten zum Ein- und Aussteigen sowie zum Be- und Entladen kann auf den Liefer- und Ladeflächen gestattet werden.</i></p>
§65	<p>a) In § 65 werden dem Absatz 1 folgende Sätze angefügt: “Konflikte mit den Vorrangnetzen des Umweltverbundes sind zu vermeiden bzw. zu Gunsten des Umweltverbunds aufzulösen. Großraum- und Schwertransporte sind gehalten, des Routennetz zu nutzen.”</p> <p>b) An § 65 wird folgender neuer Absatz 5 angefügt: “Dem Routennetz für Großraum - und Schwertransporte ist bei der Umsetzung der §§ 10 (Vision Zero) und 11 (Sicherheitsempfinden) besonderes Augenmerk zu widmen.”</p>
Neue Mobilität	
§67 MIV-Reduktion quantifizieren	In § 67, Absatz 2, Satz 1 wird das Wort “konsequent” ersetzt durch: “bis 2030 in gleichmäßigen Jahresscheiben auf maximal 12 Prozent Anteil an den zurückgelegten Wegen (Modal Split)”
Autonome Fahrzeuge geteilt nutzen	<p>§69 ergänzen:</p> <p>(4) Vollautonome Fahrzeuge sind in Berlin ausschließlich als geteilte Mobilitätsform zuzulassen.</p> <p>Begründung: Vollautonome Fahrzeuge können eine Ergänzung zum ÖPNV darstellen. Sie sollen ab ihrer Einführung gemäß den Regelungen für sonstige Sharing-Dienste allen Berlinern zu Gute kommen. Private selbstfahrende Autos würden hingegen zu deutlich mehr Verkehr führen, wenn Abhol- und Lieferfahrten, Parksuch- und Parkvermeidungsfahrten und Bereitstellungsfahrten nicht streng reguliert und überwacht würden.</p>

<p>Umgestaltung bestehender Quartiere</p>	<p>In § 70 (Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs) Absatz 2 Satz 1 wird hinter dem Wort “bei” das Wort “Umgestaltung” eingefügt.</p> <p>Begründung: Nicht nur bei Erweiterung/Neubau, sondern auch bei der Umgestaltung bestehender Quartiere sind autoarme Mobilitätskonzepte anzuwenden.</p>
<p>(3 neu) Autoarme/ autofreie Quartiere</p>	<p>Dem § 70 wird folgender neuer Absatz 3 angefügt:</p> <p>“(3) Das Land fördert die Einführung autoreduzierter Quartiere als sichere, lebendige, menschen- und klimafreundliche Wohnviertel ohne Autodurchgangsverkehr (‘Kiezblocks’) und mit stark reduziertem MIV. Jeder Berliner Bezirk hat ab 2021 jährlich mindestens je 2 neue Quartiere für eine autoarme Gestaltung zu benennen und in partizipativer Weise mit den Bewohner:innen konkrete Umgestaltungsschritte vorzunehmen. Das Land fördert diese Arbeiten mit finanziellen, personellen und Beratungs-/Planungskapazitäten.”</p>
<p>§70 (neu) keine Ausweitung d. Kapazität des Straßennetzes f. MIV</p>	<p>Dem § 70 wird folgender neuer Absatz 4 angefügt:</p> <p>“Die Kapazität des Berliner Straßennetzes für die Abwicklung motorisierten Individualverkehrs wird entsprechend der Ziele dieses Gesetzes angepasst. Bei allen Planungs- und Baumaßnahmen im öffentlichen Straßenland ist die Aufteilung des Straßenraums zu überprüfen und den Zielen dieses Gesetzes entsprechend anzupassen. Jede neue Infrastruktur für den MIV wird binnen eines Jahres durch Rückbau, Teileinziehung oder Entwidmung an anderer Stelle ausgeglichen. Hierfür legt die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung binnen eines Jahres nach Inkrafttreten dieses Gesetzes einen Leitfaden und eine Liste der Prioritäten für Rückbau, Teileinziehung oder Entwidmung vorzusehenden MIV-Infrastrukturen vor.”</p>
<p>§71 Parkraumpolitik; Reduktion / Umwandlung von Parkflächen</p>	<p>§71 neuer erster Absatz (1) alle anderen Absätze verschieben sich</p> <p>Die für den Verkehr zuständige Senatsverwaltung wandelt in Abstimmung mit den Bezirken im öffentlichen Raum bis 2030 pro Jahr 60.000 Kfz-Parkplätze um.</p> <p>Die für den Verkehr zuständige Senatsverwaltung wandelt öffentliche Parkplätze an Hauptverkehrsstraßen in Flächen für breite Radverkehrsanlagen und Grünflächen (Bodenentsiegelung, Bäume) um.</p> <p>Die Bezirke bauen Flächen für den ruhenden Kfz-Verkehr zugunsten von breiteren, separaten Geh- und Radwegen, Grün-, Spiel-, Sport- und Gemeinschaftsflächen zurück (Hinweis: auch für Gastronomie oder Bänke und andere Stadtmöbel im Seitenraum).</p>
<p>§71 Leitfaden in 2 Jahren fertig</p>	<p>§ 71 (2) erweitern um:</p> <p>Der Leitfaden zur Parkraumbewirtschaftung ist zwei Jahre nach dem [einsetzen: Datum des Inkrafttretens dieses Gesetzes] vorzulegen.</p>
<p>Straßengesetz</p>	

<p>Umkehrung d. Beweislast bzgl. Gemeingebrauch</p> <p>Anordnung v. Teilentziehungen</p>	<p>a) In § 4 Abs. 1 wird in Satz 3 zwischen den Wörtern “wenn” und “nachträglich” eingefügt: “aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls, insbesondere auf Grund der in § 1 Absatz 2 dieses Gesetzes genannten Zwecke, ” Die In der Drs. 18/3549 in Artikel 2, Nr. 3 a genannte Änderung entfällt.</p> <p>b) Dem § 4 Abs. 2 wird folgender Satz angefügt: „Teileinziehungen können auch gebietsweise beantragt, geprüft, ausgewiesen und angeordnet werden. Teileinziehungen können ebenfalls zeitlich und nach Zwecken differenziert angeordnet werden.“</p> <p>c) In § 7 Absatz zwei werden die Sätze 1 bis 3 wie folgt gefasst: “Die Straßenbaulast umfasst alle mit dem Bau und der Unterhaltung der öffentlichen Straßen zusammenhängenden Aufgaben, auch die Bestimmung der Art, des Umfangs und des Zeitpunkts der Herstellung. Die öffentlichen Straßen sind im überwiegenden öffentlichen Interesse nach Maßgabe von § 1 Absatz 2 im Rahmen der Leistungsfähigkeit des Trägers der Straßenbaulast zu bauen, zu unterhalten, zu verbessern, zu ändern und zu pflegen. Knapper Straßenraum ist baulich und technisch so aufzuteilen und zu gestalten, dass Verkehrsarten mit wenig Platzbedarf, öffentlichen Verkehrsmitteln sowie auf Gehwegen für Aufenthaltzwecke angemessene Flächen zur Verfügung gestellt werden. Dabei sind die Belange des Wirtschaftsverkehrs und der Versorgung, des Stadtbilds, des Denkmal- und Umweltschutzes, der im Straßenverkehr besonders gefährdeten Personen sowie von Menschen mit Behinderungen zu berücksichtigen.“ Die In der Drs. 18/3549 in Artikel 2, Nr. 4 a genannte Änderung entfällt.</p>
--	--